

7. Экологическое право Украины: Курс лекций / Под ред. доц. И. И. Каракаша. – Одесса, 2001.
8. Каракаш И. И. Экологические требования законодательства к осуществлению градостроительства // Правовое регулирование аграрно-земельных и природоресурсово-экологических отношений: Сборник избранных статей, докладов и рецензий (1997-2007). – Одесса: Фенікс, 2007. – 430 с.
9. Про схвалення Концепції Містобудівного кодексу України: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 р. № 536-р // Офіційний сайт Верховної Ради України (<http://zakon.rada.gov.ua>).

Мавед С. О., Нетудихатка О. Ю., ОНЮА

СПІВПРАЦЯ КРАЇН-СУСІДІВ - ЗАПОРУКА УСПІШНОГО ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ

Украина стремится к сотрудничеству со всеми заинтересованными партнерами на основе добровольности, взаимопомощи, равноправия, взаимовыгоды, невмешательства во внутренние дела. Черноморский регион, расположенный между Европой и Азией представляет собой ось геополитической важности, роль которой постоянно возрастает в Европейском Союзе. Украина имеет один из наивысших в мире показателей транзитности.

Ukraine aspire to co-operate with all impartial partners on the basis of equality, mutual profit, non interference in internal affairs. Black sea region, situated between Europe and Asia presents an geopolitical axis, which significance always arising in European Union. Ukraine has one of the highest numbers of transit in the world.

Україна прагне до співробітництва з усіма зацікавленими партнерами на основі добровільності, взаємодопомоги, рівноправності, взаємовигоди, невтручання у внутрішні справи, уникаючи залежності від окремих держав чи груп держав. Сьогодні до басейну Чорного моря можна віднести 11 країн – членів Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС). Головними сферами зовнішньополітичної діяльності України сьогодні є розвиток двосторонніх міжнародних відносин, розширення участі в європейському регіональному співробітництві, в рамках Співдружності незалежних держав, членство в ООН та інших універсальних міжнародних організаціях [2, 5, 10].

Чорноморський регіон, розташований між Європою й Азією, що зв'язує Росію, Близький Схід і південну Європу, що має вихід до Середземномор'я й Центральної Європи через Дунай, – це більше ніж регіон стратегічного значення – він являє собою ось геополітичної важливості, що постійно зростає у розширеному Європейському Союзі [11, 12, 13]. Держави – члени ОЧЕС із населенням близько 330 млн. чоловік являють собою величезний потенційний ринок і є одним з найбільш привабливих регіонів нового тисячоліття. Країни ОЧЕС працюють над спільними проектами по об'єднанню національних енергосистем у єдину Чорноморську мережу, розвитку й інтеграції регіональних транспортних коридорів у загальносвітову транспортну систему. Але в регіоні є і невирішені питання. Наприклад, непорозуміння між Україною і Румунією стосовно судноплавства по р. Дунай. Багатий на природні ресурси, потужну виробничу базу, кваліфіковану робочу силу, регіон ОЧЕС пропонує широкий спектр можливостей для світового економічного співтовариства. Україна, за оцінкою міжнародних експертів [2], має один із найвищих у світі показників транзитності завдяки своєму розташуванню на перехресті торгових шляхів між Європою і Азією. Географічне розташування сприяло залученню України до системи міжнародних транспортних коридорів. Законодавчо їх перелік, а також транспортні коридори, які пропонують включити як доповнення до мережі міжнародних транспортних коридорів, врегульовано Постановою Кабінету міністрів України за № 5 від 16 грудня 1996 року. Найбільш стабільними країнами, куди відправляються вантажі з українських портів, є країни Європи (Болгарія, Румунія, Греція, Туреччина), а також Ізраїль та Китай. Одним з перспективних районів в транспортному відношенні на південному заході України, є частина одеської області, в якій розташовані морські порти Білгород-Дністровський, Ізмаїл, та річкові (Рені, Кілія), через які проходять два міжнародні транспортні коридори. Водний шлях “Дунай-Майн-Рейн” об'єднує сьогодні ряд європейських країн – від Румунії та України на сході до Німеччини і Нідерландів на заході – а всього 11 країн Європи, сім з яких є членами європейського Союзу. Загальна довжина цього трансєвропейського маршруту між гирлом Рейну на Північному морі і гирлом Дунаю на Чорному морі складає 3500 км. Поєднання акваторії Рейну і Майна з Дунаєм забезпечується каналом Майн-Дунай довжиною 171 км., розташованим між майнським портом Бамберг, дунайським портом Кельхайм (2411 км Дуная) і

каналізованими ділянками Майна і Дунаю. При цьому зустрічається 49 шлюзів. Відкриття у 1992 р. каналу дозволяє розглядати його природне продовження дунайського водного шляху 7-ого міжнародного транспортного коридору, а тому розглядати перспективи дунайського пароплавства (і українського, зокрема) на західноєвропейському ринку внутрішніх воднотранспортних послуг з виходом на європейські порти Північного моря (Роттердам, Амстердам). Структура рейнського вантажопотоку ідентична дунайському – основу перевозок складають рудні, будівельні вантажі, продукція металургійної промисловості, нафта, нафтопродукти, хімічні вантажі (добрива), сільгосппродукти. Значний об'єм контейнерних перевезень. За рік перевозиться більше 62 млн. тон по Майну і 91,8 млн. тон по Дунаю. В перспективі цей шлях може бути продовжений у східному напрямі (Росія, Казахстан, Азербайджан, Іран і т. і.) через Чорне і Азовське моря, Волго-Донський канал, Каспійське море. Для України є можливість інтегрування траси Дніпровського внутрішнього шляху в дунайський МТК № 7 і далі на Рейн. Особливо це стосується перевозок вугілля до Західної Європи, де власна добич вугілля скорочується. Високим залишається попит європейських країн на українську руду, будматеріали (цемент), метал. Високим попитом користується українське зерно.

До основних міжнародних актів, які стосуються міжнародного дунайського судноплавства, відносяться:

- Конвенція про режим судноплавства на Дунаї (Белград, 1948);

Белградська конвенція підвела ризик під діяльністю Європейської Дунайської комісії (ЄДК) – першої міжнародної організації в сфері судноплавства на Дунайському басейні, створеної 150 років тому після закінчення Кримської війни (1853-1856);

- Заключний акт Ради по безпеці і співпраці в Європі (Хельсинки, 1975);

- Європейська угода про найважливіші водні шляхи міжнародного значення (Женева, 1996);

- Додатковий протокол до Конвенції про режим судноплавства на Дунаї (Будапешт, 1998);

- Декларація загальноевропейської (Роттердамської) конференції по внутрішньому водному транспорту (Роттердам, 2001);

- Меморандум про взаємопорозуміння відносно розвитку пан європейського транспортного коридору № 7 (Дунай) (Роттердам, 2001);

– Декларація про заснування Процесу дунайського співробітництва (Відень, 2002);

– Декларація загальєвропейської (Бухарестської) конференції по внутрішньому водному транспорту (Бухарест, 2006).

В 2007 році в Женеві прийнята Резолюція № 258 з розгорнутим планом дії по реалізації рішень Бухарестської конференції (2006), а саме: – гармонізація і інтеграція законодавчої бази; узгоджений розвиток внутрішнього водного транспорту; – розвиток інфраструктури і оточуюче середовище.

Дунай є складовою сьомого критського транспортного кордону [6], який об'єднує водний, автомобільний та залізничний маршрути в єдину систему. Нинішню європейську політику щодо судноплавства на Дунаї було визначено в 1991 році на конференції “Сучасні проблеми водного транспорту в Будапешті, де міністри транспорту 25 країн погодилися координувати свою транспортну політику за такими напрямками шляхів міжнародного значення: будівництво інтегрованої загальноєвропейської внутрішньої системи судноплавства, що ґрунтувалося на ринкових засадах; гармонізація технічних в професійних стандартів. Транспортні мережі Європи включають 75,2 тис. км автомагістралей, 78 тис. км залізничних шляхів, 330 аеропортів, 270 міжнародних морських портів, 210 річкових портів, систему управління транспортом. Дунай має довжину 3503 км за маршрутом Рейн-Майн – Дунай, що з'єднує 78 портів 15 країн. Сьомий коридор має важливе значення для України у контексті забезпечення національної безпеки, реалізації транспортного потенціалу, розвитку судноплавства, економічного зростання України, Придунав'я, відстоювання національних геостратегічних інтересів у ході євроінтеграції.

Період самостійної України не був безхмарним – як щодо внутрішньополітичних оцінок, так і міжнародному аспекті, оскільки з цим пов'язані надто великі стратегічні та економічні інтереси і проблеми. Навколо цієї водної артерії точаться багатоаспектні міжнародні дискусії, розгортається справжня міжнародна економічна війна з використанням дозволених і недозволених прийомів і засобів. І це в умовах, коли питання міжнародних відносин щодо використання Дунаю вже 150 років є предметом діяльності Дунайської Комісії, створеної в 1856 році. У преамбулі Конвенції зазначається, що її головним завданням є забезпечення вільного судноплавства Дунаєм відповідно до інтересів і суверенних прав Придунайських держав, а також з метою зміцнення їх економічних і культурних зв'язків між собою та з іншими країнами.

Найпотужніший на Дунаї річковий флот належить Румунії і складається з 543 буксирів, 47 самохідних суден і 1507 несамохідних барж. Румунський сектор Дунаю має довжину 1075 км (44,5 % судноплавної частини річки). Друге місце посідає Україна: 76 буксирів, 53 самохідні судна, 487 несамохідні баржі.

На даний час найбільшим “каменем спотикання” в українсько-румунських відносинах з приводу присутності на МТК № 7 є глибоководний судновий хід “Дунай-Чорне море”, що відновлюється Україною на власній ділянці дельти Дунаю через гирло Бистре. Але Україною не було завчасно підготовлено правове супроводження порушень природоохоронного законодавства щодо збереження територій, віднесених до резерватів ЮНЕСКО. Тому для України дуже важливою є активізація переговорного процесу з Румунією в рамках спільної комісії “Румунія-Україна”, профільних парламентських комітетів двох країн, а також міжпарламентських міжнародних організацій (Ради Європи, ОБСЄ), майбутнього форуму, присвяченого питанням взаємовідносин країн Чорноморського регіону. Це дозволить розширити транзитні перспективи усіх її членів. Головне у стосунках між державами є, перш за все, зацікавленість в збереженні стабільності і безпеки регіону, його прогресивного розвитку, безперервному функціонуванні транспортних коридорів незалежно від геополітичних процесів. Тут відкривається широке поле й можливості для узгодження своїх нових форм і моделей співробітництва, розробки альтернатив і варіантів регіональних структур стабільності, безпеки і співробітництва.

Для розв’язання складного вузла проблем дунайської дельти потрібна міжнародна конференція (в рамках Дунайської Комісії), яка б розглянула все в комплексі і прийняла рішення відповідно до вимог природоохоронної конвенції, двосторонніх українсько-румунських угод, а також Белградської Конвенції про режим судноплавства на Дунаї 1948 року.

Висновки.

1. Для підтримки інтересів і суверенних прав придунайських країн поширювати транзитне торгове, пасажирське судноплавство з метою забезпечення економічних та культурних зв’язків України з іншими придунайськими країнами.

2. Акцентувати увагу на вирішенні правових міжнародних питань стосовно проведення господарчої, економічної та екологічної діяльності, що забезпечить стабільність, безпеку регіону Дунаю та прогресивного розвитку півдня України.

Література:

1. Басєв Л. Екологічний аспект європейської інтеграції: домашнє завдання для України. / Л. Басєв // Актуальні проблеми Європейської інтеграції. – Одеса, Фенікс. – 2008. – Вип. 3. – С. 380-383.
2. Власов В. «Південний вектор» зовнішньої політики України в контексті регіональної інтеграції Європи. / В. Власов // Актуальні проблеми Європейської інтеграції. – Одеса, Фенікс. – 2008. – Вип. 3. – С. 187-156.
3. Воронцов В. М. 70-я сессия Дунайской комиссии / В. М. Воронцов // Судоходство. – 2008. – № 6. – С. 53-54.
4. Гарас О. М. Перспектива розвитку ринку транспортних послуг в регіоні «Нижній Дунай» / О. М. Гарас // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. – 2002. – № 3. – С. 153-156.
5. Гальчинський А. Курс на Європейську інтеграцію / А. Гальчинський, О. Чалий // Політика і час. – 2002. – № 11. – С. 35-37.
6. Пирожков С. Україна на дунайській водній артерії: погляд з минулого у майбутнє / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук, Д. Самойлов // Економіка України. – 2006. – № 7. – С. 63-73.
7. Прокопенко О. По воде сквозь всю Европу / О. Прокопенко // Судоходство. – 2007. – № 5. – С. 28-30.
8. Стьопкін Є. Дунайський вузол. Економічні, правові та економічні проблеми дельти великої європейської ріки / Є. Стьопкін // Політика і час. – 2005. – № 1. – С. 64-74.
9. Філіпова Т. Головні напрями транскордонного співробітництва в рамках Єврорегіону «Нижній Дунай» / Т. Філіпова. // Актуальні проблеми Європейської інтеграції. – Одеса, Фенікс. – Вип. 3. – 2008. – С. 369-372.
10. Шпигельман Я. Взгляд в прошлое: возникновение столиц государств – членов Дунайской Комиссии / Я. Шпигельман // Порты Украины. – 2006. – № 3. – С. 62-65.
11. Шпигельман Я. Реки, питающие Средний Дунай / Я. Шпигельман // Порты Ураины. – 2008. – № 3. – С. 52-54.
12. Шпигельман Я. Многосторонние международные акты в сфере интересов дунайского судоходства / Я. Шпигельман // Порты Украины. – 2007. – № 7. – С. 54-56.
13. Шпигельман Я. Дунайская комиссия: на повестке дня – развитие сообщества «река – море» / Я. Шпигельман // Порты Украины. – 2007. – № 8. – С. 66-68.